

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 891 908 A1

(12) DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
20.01.1999 Bulletin 1999/03

(51) Int Cl.⁶: B60T 17/16

(21) Numéro de dépôt: 98401591.7

(22) Date de dépôt: 26.06.1998

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(72) Inventeur: Berthaud, Jean
38790 Saint Georges d'Espéranche (FR)

(74) Mandataire: Fernandez, Francis
RENAULT,
Service 0267,
860, Quai de Stalingrad
92109 Boulogne-Billancourt (FR)

(30) Priorité: 18.07.1997 FR 9709141

(71) Demandeur: Renault V.I.
69003 Lyon (FR)

(54) Dispositif de freinage pour un véhicule automobile comportant un frein de stationnement perfectionné

(57) L'invention propose un dispositif de freinage pour un véhicule automobile dans lequel un frein de service comporte un actionneur (16) pour provoquer le serrage de deux organes statique (24) et mobile (12), et dans lequel un frein de stationnement provoque un serrage continu des deux organes, en dehors de toute action continue du conducteur, pour immobiliser le véhicule en stationnement,

caractérisé en ce que le frein de stationnement comporte un moyen commandé (22) de blocage mécanique des deux organes en position de serrage, et en ce que sa mise en oeuvre comporte les étapes successives consistant à commander l'actionneur (16) pour provoquer le serrage des deux organes (24, 12), puis à solliciter le moyen de blocage (22) pour maintenir les deux organes (24, 12) en position de serrage.

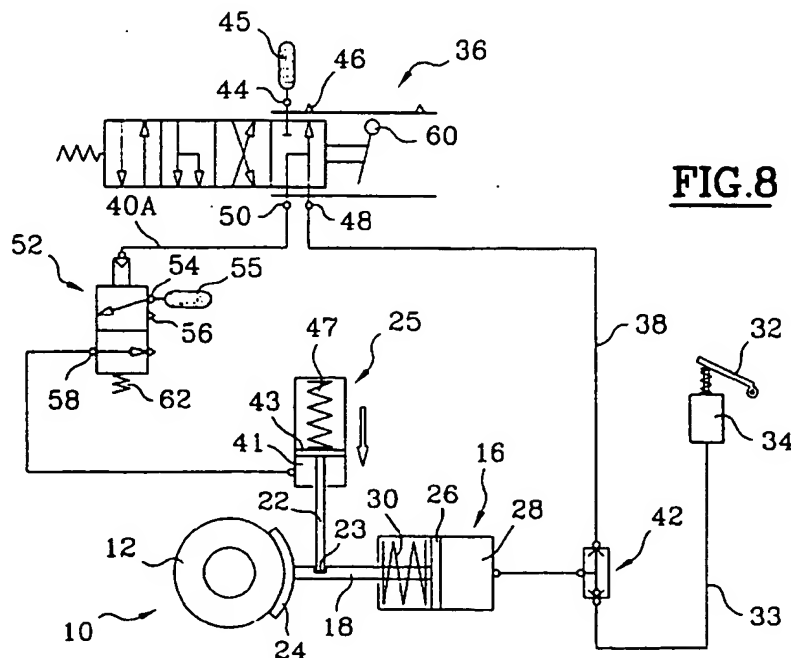


FIG. 8

Description

L'invention concerne un dispositif de freinage pour un véhicule automobile comportant un frein de stationnement perfectionné.

L'invention concerne plus particulièrement un dispositif de freinage pour un véhicule automobile, comportant un organe mobile lié à une roue et un organe statique du véhicule, un frein de service muni d'un actionneur agissant sur l'organe statique pour provoquer le serrage des deux organes statique et mobile lorsqu'il est commandé d'une position de repos vers une position active par le conducteur du véhicule, et un dispositif de frein de stationnement qui provoque un serrage continu des organes statique et mobile, en dehors de toute action continue du conducteur, pour immobiliser le véhicule en stationnement.

Généralement, les actionneurs de dispositif de freinage de véhicule automobile sont constitués par des vérins à pression de fluide qui agissent sur l'organe statique du dispositif de freinage qui peut être par exemple constitué d'un segment de frein pour les freins à tambour ou d'un étrier pour les freins à disque.

Dans le cas des véhicules poids lourd, les vérins utilisés en tant qu'actionneur sont généralement du type pneumatique et ils ne peuvent donc fonctionner qu'en présence d'une pression de gaz suffisante dans un accumulateur pour pouvoir répondre à toute sollicitation du conducteur.

Or, l'alimentation de l'accumulateur en gaz sous pression ne se fait que lorsque le moteur du véhicule est en marche. Un frein de stationnement ne peut donc fonctionner selon un tel principe car une fuite, la plus légère soit-elle, dans le circuit pneumatique provoquerait une diminution progressive de la pression dans celui-ci et aboutirait inévitablement au desserrage du frein de stationnement.

Aussi, le frein de service doit être doublé par un frein de stationnement dont le fonctionnement est indépendant de la présence ou non de gaz sous pression dans le circuit pneumatique.

Par ailleurs, les dispositifs de frein de stationnement de véhicules poids lourd doivent répondre à un certain nombre de contraintes de nature réglementaire qui imposent par exemple de ne pouvoir déverrouiller le frein de stationnement que si le frein de service est fonctionnel, c'est-à-dire s'il existe une pression suffisante dans le circuit pneumatique de commande.

Pour répondre à ces problèmes, il a déjà été proposé des actionneurs de frein de type tandem. Un tel actionneur est par exemple décrit dans le document FR-A-2.173.583.

Un tel actionneur, constitué de deux vérins en série, comporte une première chambre pneumatique qui, lorsqu'elle est alimentée en air sous pression, provoque le déplacement vers l'avant d'un premier piston de service vers une position active dans laquelle il provoque le serrage du frein de service. Un ressort de rappel ramène

le piston de service vers sa position arrière de repos lorsque la chambre du frein de service n'est plus alimentée en gaz sous pression.

Par ailleurs, l'actionneur comporte un second vérin de stationnement, agencé axialement à l'arrière du vérin de service, et dont un piston est sollicité par un ressort vers une position avancée dans laquelle il force le piston du frein de service vers sa position avancée de serrage. Le second vérin comporte lui aussi une chambre de pression qui, lorsqu'elle est alimentée en gaz sous pression, force le second piston du frein de stationnement en arrière, à l'encontre du ressort de stationnement, jusqu'à une position dans laquelle il n'est plus susceptible de coopérer avec le piston du frein de service.

Le fonctionnement d'un tel dispositif est sensiblement le suivant.

Lorsque le véhicule est en stationnement, les deux chambres de pression du vérin de service et du vérin de stationnement sont à la pression atmosphérique de sorte que, sous l'action du ressort de stationnement, le piston de stationnement pousse le piston de service vers sa position avancée de serrage pour immobiliser le véhicule. Lorsque le moteur du véhicule est mis en marche, une pompe fournit du gaz sous pression au circuit de freinage, gaz qui est alimenté directement dans la chambre de pression du frein de stationnement. Lorsque la pression est suffisante, le piston de stationnement a reculé vers une position escamotée à l'encontre du ressort de stationnement, permettant ainsi au piston de service de regagner une position de repos dans laquelle le serrage du frein est relâché.

Un tel actionneur permet donc d'immobiliser le véhicule lors de son stationnement et permet de répondre aux contraintes réglementaires.

Toutefois, comme on peut le voir dans le document FR-A-2.173.583, un tel actionneur est particulièrement encombrant puisque la longueur axiale du vérin de stationnement, qui s'ajoute à celle du frein de service, est presque deux fois supérieure à celle du frein de service.

En effet, l'effort de serrage du frein lors du stationnement est fourni par le seul ressort de stationnement, qui doit de plus lutter contre le ressort de rappel du piston de service, et qui est donc nécessairement d'une taille importante.

Par ailleurs, un tel actionneur est particulièrement complexe à réaliser, notamment pour résoudre les problèmes d'étanchéité entre les différents éléments mobiles indépendants qui le composent.

L'invention a donc pour objet de proposer une nouvelle conception d'un dispositif de freinage qui permette de réduire de manière importante l'encombrement et donc le poids de l'actionneur et qui permette également d'augmenter l'effort de serrage au niveau du frein lors du stationnement, ce qui augmente l'efficacité de celui-ci.

Dans ce but, l'invention propose un dispositif de freinage du type décrit précédemment, caractérisé en ce que le dispositif de frein de stationnement comporte un

moyen commandé de blocage mécanique des deux organes fixe et mobile en position de serrage, et en ce que la mise en oeuvre du frein de stationnement comporte les étapes successives consistant à commander l'actionneur du frein de service pour provoquer le serrage des deux organes, puis à solliciter le moyen de blocage vers une position active pour maintenir les deux organes en position de serrage.

Selon d'autres caractéristiques de l'invention :

- la mise en service du frein de stationnement comporte l'étape ultérieure de commander l'actionneur du frein de service vers sa position de repos lorsque le moyen de blocage est en position active ;
- l'actionneur agit sur l'organe statique par l'intermédiaire d'un organe de transmission, et en ce que le moyen de blocage du frein de stationnement agit sur l'organe de transmission ;
- le moyen de blocage reste en position active sans apport d'énergie ;
- l'organe de blocage est mobile selon une direction sensiblement perpendiculaire au déplacement de l'actionneur entre sa position de repos et sa position active ;
- l'actionneur agit sur un levier qui est articulé autour d'un axe et qui commande un mécanisme de serrage des deux organes, et le moyen de blocage comporte un doigt qui se déplace vers sa position active selon une direction parallèle à l'axe d'articulation du levier pour bloquer celui-ci dans une position dans laquelle il assure le serrage des deux organes statique et mobile du dispositif de freinage ;
- l'actionneur est réalisé sous la forme d'un vérin à pression de fluide qui est alimenté en fluide sous pression par deux circuits dont un premier est commandé par le conducteur au moyen d'une pédale de frein, et dont un second est commandé par un distributeur actionné par le conducteur ;
- le moyen de blocage est porté par un piston d'un second vérin à pression de fluide ;
- il comporte un distributeur pilote à quatre orifices et à quatre positions, en ce que les quatre orifices du distributeur sont reliés respectivement à une source de fluide sous pression, à une évacuation de fluide, à l'actionneur et à un circuit de commande de l'alimentation du moyen de blocage, et en ce que les quatre positions du distributeur correspondent aux étapes de mise en oeuvre du frein de stationnement.
- le circuit de commande de l'alimentation du vérin du moyen de blocage comporte un distributeur relais qui est commandé par le distributeur pilote et qui commande l'alimentation du vérin ; et
- le dispositif comporte une centrale électronique de commande de l'actionneur et du moyen de blocage.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description détaillée

qui suit pour la compréhension de laquelle on se reportera aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue schématique en perspective illustrant un dispositif de freinage de véhicule automobile conforme aux enseignements de l'invention ;
- la figure 2 est une vue similaire à celle de la figure 1 dans laquelle le dispositif est représenté en position de freinage par le frein de service ;
- la figure 3 est une vue similaire à celle de la figure 1 dans laquelle le dispositif est représenté en position de stationnement ;
- les figures 4 à 8 sont des vues schématiques illustrant différents états d'un mode de réalisation d'un circuit de commande du dispositif des figures 1 à 3 ; et
- les figures 9 à 11 sont des vues similaires à celles des figures 1 à 3 illustrant de manière schématique un deuxième dispositif de freinage conforme aux enseignements de l'invention.

La figure 1 illustre de manière partielle et schématique un dispositif de freinage de véhicule automobile comportant un frein à disque 10.

Le frein 10 comporte un disque 12 d'axe A1 qui est solidaire par exemple d'une roue du véhicule ou d'un arbre de transmission de celui-ci. Un étrier 14, qui est solidaire d'un organe de suspension de la roue ou du châssis du véhicule, chevauche le disque 12 sur une partie de sa circonférence. L'étrier 14 porte des patins de friction (non représentés) constitués d'un support et d'une garniture de friction qui, sous l'effet d'un dispositif d'actionnement de l'étrier 14, sont destinés à être serrés axialement l'un en direction de l'autre contre deux faces annulaires opposées 17 du disque 12 pour ralentir la rotation relative du disque par rapport à l'étrier et éventuellement immobiliser le disque 12 en rotation autour de son axe A1.

Dans l'exemple de réalisation qui est représenté sur les figures 1 et 2, le dispositif d'actionnement qui provoque le serrage des patins de friction comporte un actionneur 16 réalisé sous la forme d'un vérin à pression de fluide dont la tige de piston 18 provoque la rotation, autour d'un axe A2 parallèle à l'axe A1 du disque 12, d'un levier 20 qui, par exemple par un dispositif à rampe (non représenté), provoque le serrage axial des patins de friction.

Le fluide utilisé pour l'actionneur peut être aussi bien un gaz sous pression qu'un liquide.

A la figure 1, le dispositif d'actionnement est représenté dans une position dans laquelle l'actionneur 16 est en position de repos et ne provoque pas le serrage des patins de friction.

A la figure 2, le dispositif est illustré en position de freinage, par exemple lorsque le conducteur souhaite ralentir le véhicule. L'actionneur 16 est alors alimenté en fluide sous pression de telle sorte que sa tige de pis-

ton 18 provoque la rotation du levier 20 vers une position dans laquelle il provoque le serrage des patins de friction sur le disque de frein 12.

Conformément aux enseignements de l'invention, le dispositif de freinage selon l'invention comporte aussi un moyen de blocage commandé qui permet de maintenir les patins de friction serrés contre le disque de frein 12, même lorsque l'actionneur 16 n'est plus alimenté en fluide sous pression

Dans l'exemple de réalisation représenté sur les figures 1 à 3, le moyen de blocage, réalisé sous la forme d'un doigt de blocage 22, est monté mobile axialement sur l'écrou 14 selon une direction parallèle à l'axe A2 d'articulation du levier 20, entre une position escamotée de repos, représentée aux figures 1 et 2, et une position active de blocage, représentée à la figure 3, dans laquelle il immobilise le levier 20 dans une position dans laquelle il provoque le serrage des patins de friction sur le disque 12. A cet effet, le doigt de blocage 22 est reçu dans une encoche 23 formée en vis-à-vis dans un bord du levier 20.

Le doigt de blocage 22 peut être commandé par tout moyen approprié et notamment par un vérin pneumatique, un vérin hydraulique ou par un moyen d'actionnement électromécanique.

Avantageusement, le doigt de blocage 22 est mobile suivant une direction qui est perpendiculaire à la direction de pivotement du levier 20 de sorte que, quel que soit l'effort appliqué par le levier 20 sur le doigt 22, le doigt n'a pas tendance à être ramené vers sa position de repos par l'action du levier 22. Il n'est donc pas besoin de prévoir des moyens de maintien du doigt de blocage en position de blocage qui soient susceptibles de résister à un effort particulièrement important.

On a représenté de manière schématique sur les figures 4 à 8 un circuit de commande du dispositif de freinage conforme aux enseignements de l'invention qui permet de commander à la fois le frein de service et le doigt de blocage tout en réalisant les fonctions de sécurité imposées par la réglementation.

Comme on peut le voir sur la figure 4, le frein 10 est représenté de manière symbolique sous la forme d'un disque 12 constituant un organe mobile lié à la roue et d'un patin de friction 24 relié directement à la tige 18 de l'actionneur 16 qui provoque le serrage du patin 24 sur le disque 12. L'actionneur 16 est un vérin à pression de fluide dans lequel un piston 26 délimite une chambre de pression 28 à volume variable.

Le piston 26 est sollicité par un ressort 30 vers une position de repos, représentée à la figure 4, dans laquelle le volume de la chambre 28 est minimal. Le patin de friction 24 est alors dans une position de repos, de telle sorte que le disque de frein 12 est libre en rotation autour de son axe.

De manière connue, l'actionneur 16 est susceptible d'être alimenté en fluide sous pression par le biais d'un bloc d'alimentation 34 qui est commandé par une pédale de frein 32 sur laquelle le conducteur du véhicule agit

lorsqu'il veut ralentir ou immobiliser son véhicule.

Comme on peut le voir sur la figure 5, lorsque la pédale 32 est amenée vers une position de freinage, le bloc 34, par ailleurs connu, provoque l'alimentation de la chambre de pression 28 en fluide sous pression, ce qui provoque le déplacement du piston 26 vers une position active, à l'encontre du ressort 30, dans laquelle le patin de friction 24 est au contact du disque 12 pour en provoquer la rotation.

Conformément aux enseignements de l'invention, il est par ailleurs prévu un moyen de blocage du patin de friction 24 dans cette position.

En effet, un doigt de blocage 22 qui est mobile sous l'effet d'un second vérin 25 est susceptible de coopérer, en l'espèce avec une encoche 23 de la tige de piston 18, pour immobiliser le patin de friction 24 et le piston 16 en position active de freinage.

Ce moyen de blocage est commandé par un circuit de commande de frein de stationnement qui comporte notamment un distributeur pilote 36 susceptible de provoquer l'alimentation d'une part de la chambre de pression 28 de l'actionneur principal 16 du frein de service, par le biais d'une canalisation 38, et d'autre part de commander indirectement l'alimentation de la chambre de pression 41 du second vérin 25 de commande du moyen de blocage 22, par l'intermédiaire d'un circuit 40.

L'actionneur principal 16 est donc destiné à être alimenté soit par le distributeur 36, soit par le bloc principal de commande 34 de sorte que les canalisations respectives 38, 33 sont branchées sur un sélecteur de circuit 42 relié à la chambre de pression 28 de l'actionneur 16. Le sélecteur de circuit 42 permet, lorsque l'une des canalisations 33, 38 est alimentée en fluide sous pression, d'isoler, par rapport à la chambre de pression 28, celle des canalisations 33, 33 qui n'est pas alimentée.

Le distributeur pilote 36 du frein de stationnement est un distributeur à quatre positions et à quatre orifices.

Un premier orifice 44 est relié à une source de fluide sous pression 45, un second 46 est relié à une évacuation de fluide, le troisième 48 est relié à la canalisation 38 d'alimentation de l'actionneur principal 16 et le quatrième 50 est relié à une canalisation 40A de commande d'un distributeur relais 52 d'alimentation du vérin 25 du doigt de blocage 22.

Le distributeur relais 52 est interposé entre la canalisation 40A et une canalisation d'alimentation 40B du vérin 25 du doigt de blocage 22. Le distributeur relais 52 permet notamment de réduire le temps de réponse du circuit de commande du vérin 25.

Toutefois, dans une version simplifiée de réalisation de l'invention, le circuit d'alimentation du vérin 25 peut être constitué d'une simple canalisation reliant directement le quatrième orifice 50 du distributeur pilote 36 à la chambre de pression 41 du vérin 25.

Le distributeur 52 est du type à trois orifices et à deux positions, les déplacements du distributeur étant commandés par le distributeur pilote en fonction de la présence ou non de fluide sous pression dans la cana-

lisation 40A.

Un premier orifice 54 du distributeur relais 52 est relié à une source d'alimentation en fluide sous pression 55, qui peut être ou non la même que celle 45 reliée au premier orifice 44 du distributeur pilote 36. Le second orifice 56 est relié à un dispositif d'évacuation du fluide sous pression et le troisième orifice 58 est relié à la canalisation d'alimentation 40B du second vérin 25.

Le distributeur relais 52 provoque l'alimentation du vérin 25, par l'intermédiaire de la canalisation 40B, seulement si le distributeur pilote 36 met en communication la canalisation 40A avec la source de fluide sous pression 45.

Le distributeur pilote 36 est par exemple commandé manuellement à l'aide d'un levier 60 par le conducteur lorsqu'il désire activer ou désactiver le frein du stationnement du véhicule. Le levier 60 provoque successivement le passage du distributeur 36 par ses quatre positions.

Dans une première position du distributeur pilote 36, qui est représenté à la figure 4 et vers laquelle il est rappelé élastiquement, la canalisation d'alimentation 38 de l'actionneur principal 16 est reliée à l'évacuation de fluide 46 tandis que la canalisation 40B d'alimentation du second vérin 25 est reliée à l'alimentation de fluide sous pression 55.

Dans cette première position, la pression dans la canalisation 40A sollicite le distributeur relais 52, à l'encontre d'un ressort de rappel 62, vers une position dans laquelle de la canalisation 40B est alimentée par la source de pression auxiliaire 55 reliée à l'orifice 54 de sorte que la chambre de pression 41 du second vérin 25 provoque le déplacement d'un piston 43, à l'encontre d'un ressort de rappel 47, vers une position dans laquelle le doigt de blocage 22 est escamoté.

Par ailleurs, en l'absence de pression dans la canalisation 38, la chambre de pression 28 de l'actionneur principal 16 est susceptible d'être alimentée ou non en pression par le bloc principal d'alimentation 34 en fonction de l'action du conducteur sur la pédale 32, ainsi que cela est représenté sur les figures 4 et 5. Cette position correspond à l'utilisation du dispositif de freinage comme frein de service lorsque le véhicule roule.

Dans une deuxième position du distributeur pilote 36 représentée à la figure 6, les deux orifices 48 et 50 auxquels sont reliées les canalisations 38 et 40A sont mis en communication par le distributeur 36 avec la source de pression 45 de sorte que le piston 26 de l'actionneur principal 16 est sollicité vers sa position active dans laquelle il provoque le serrage du frein 10, tandis que le doigt de blocage 22 reste en position escamotée de repos.

Dans la troisième position du distributeur 36 qui est représentée à la figure 7, la chambre 28 de l'actionneur 16 reste alimentée en fluide sous pression par la canalisation 38 reliée au distributeur 36, tandis que l'orifice 50 auquel est reliée la canalisation 40a de commande du second vérin 25 est mise en communication avec

l'orifice 46 du distributeur 36 relié à l'évacuation de fluide sous pression. Du fait de l'absence de pression dans cette canalisation 40A, le distributeur relais 52 est ramené par le ressort 62 vers une seconde position dans laquelle la canalisation 40A d'alimentation du vérin 25 est mise en communication avec l'évacuation de fluide 56.

De la sorte, la chambre de pression 41 du second vérin 25 peut se vider sous l'effet du déplacement du piston 43 provoqué par le ressort de rappel 47.

Le doigt de blocage 22 s'engage alors dans un logement 23 prévu à cet effet sur la tige de piston 18 de l'actionneur principal 16, ce qui bloque le frein en position de freinage.

Alors, ainsi que cela est représenté à la figure 8, il est possible de d'interrompre l'alimentation de la chambre 28 de l'actionneur principal 16 en mettant en communication la canalisation 38 avec l'évacuation 46 du distributeur 36 sans que le piston 26 ne revienne vers sa position de repos. Le distributeur pilote 36 est alors dans sa quatrième position correspondant à l'utilisation du dispositif de freinage en tant que frein de stationnement.

Le doigt de blocage 22 est maintenu en position de blocage par le ressort 47 du second vérin 25. Celui-ci n'a toutefois pas besoin d'être particulièrement raide du fait que l'effort de serrage qui est transmis par le frein 10 à la tige de piston 18 de l'actionneur 16 est dirigé sensiblement suivant une direction perpendiculaire au déplacement du piston 43 du vérin 25.

Le dispositif de freinage selon l'invention est donc particulièrement avantageux et économique en ce qu'il permet d'obtenir une force de serrage très importante pour le stationnement du véhicule sans recourir à un actionneur particulièrement puissant.

En effet, l'effort de serrage est fourni par l'actionneur principal 16 du frein de service au cours d'une première étape de mise en action du frein de stationnement. Le dispositif d'actionnement 25 nécessaire au déplacement du doigt de blocage 22 peut être d'une faible puissance.

L'invention est de préférence mise en oeuvre dans le cadre d'un frein 10 qui comporte un mécanisme automatique de rattrapage de l'usure des plaquettes afin que la force de freinage pour le stationnement soit constante au cours du temps.

Lorsque l'utilisateur souhaite mettre hors de service le frein de stationnement, il déplace le distributeur pilote 36 selon la direction inverse de celle qui vient d'être décrite pour réaliser les étapes dans l'ordre inverse. De préférence, il est prévu un moyen de blocage du levier 60 de commande du frein de stationnement qui n'autorise la mise en service de celui-ci que lorsque la pression de fluide disponible pour le frein de service est suffisamment importante.

L'invention peut également être mise en oeuvre avec un circuit de commande du vérin 25 qui soit de nature essentiellement électronique et non pas de na-

ture hydraulique ou pneumatique.

Ainsi, le distributeur relais peut être commandé par une unité centrale de commande en fonction de paramètres tels que la vitesse des roues du véhicule et la pression de fluide dans les accumulateurs 45, 55. D'autres paramètres peuvent aussi être pris en compte pour autoriser la mise hors service du frein de stationnement, tels que l'identification du conducteur en vue d'utiliser le système de freinage comme un moyen antivol complémentaire.

Bien entendu, l'invention peut être mise en oeuvre dans des dispositifs de freinage qui comportent d'autres moyens d'actionnement que ceux décrits aux figures 1 à 3.

Une telle variante de réalisation est par exemple représentée aux figures 9 à 11 dans lesquelles des éléments identiques ou similaires à ceux décrits précédemment sont désignés par les mêmes chiffres de référence.

Ce second mode de réalisation présente des différences de structure mais son fonctionnement est identique à celui qui a été décrit précédemment.

Le frein 10 qui est représenté sur ces figures est du type dans lequel le disque de frein 12 est mobile axialement selon son axe 61 pour être serré contre une garniture fixe 64, solidaire de l'étrier 14, et une garniture mobile 66 montée à l'avant d'un support 68 qui coulisse d'arrière en avant dans l'étrier 14 selon un axe A3 parallèle à l'axe A1 entre une position libre représentée à la figure 9 et une position de freinage représentée à la figure 10 sous l'effet d'un vérin d'actionnement 16.

Le vérin 16 n'agit pas directement sur la garniture mobile 66 mais au contraire sur un levier à excentrique 72 qui est articulé sur l'étrier 14 autour d'un axe A4 perpendiculaire aux axes A1 et A4.

Le levier 72 comporte essentiellement un bras 74 d'orientation radiale, qui s'étend depuis un corps central cylindrique 78 d'axe A4, et sur l'extrémité libre duquel la tige 18 du vérin 16 est susceptible d'agir parallèlement à l'axe A1 pour faire pivoter le levier 72 autour de son axe A4 d'une position de repos représentée à la figure 9 à une position de freinage représentée à la figure 10.

Le levier 72 comporte aussi un ergot 76 qui s'étend depuis une face latérale du corps cylindrique 78 du levier 72 selon un axe A5 parallèle à l'axe A4, à proximité de l'axe A4 mais décalé de celui-ci. L'ergot 76 est destiné à prendre appui contre une face arrière du support 68 de manière à ce que, lorsque le levier 72 pivote vers sa position de freinage, c'est-à-dire dans le sens antihoraire en regardant les figures 9 à 11, le support 68 est forcé vers l'avant par l'ergot 76 vers sa position de freinage.

Grâce à l'effet démultiplicateur du levier 72, on obtient un serrage très important du disque 12 sans recourir à un vérin trop puissant.

Comme on peut le voir sur les figures, le corps cylindrique 78 comporte une gâche 80 qui débouche ra-

dialement dans sa surface extérieure 82 et qui est destinée à recevoir, lorsque le levier 72 est en position de freinage, l'extrémité libre d'un doigt de verrouillage 22 qui est mobile selon une direction parallèle à l'axe A1.

Lorsque le doigt de verrouillage 22 est engagé dans la gâche 80 ainsi que cela est représenté la figure 11, le levier 72 est bloqué en position de verrouillage et il est possible de supprimer l'alimentation du vérin 16.

Le frein 10 joue ainsi le rôle de frein de stationnement.

Revendications

1. Dispositif de freinage pour un véhicule automobile, comportant un organe mobile (12) lié à une roue et un organe statique (24) du véhicule, un frein de service muni d'un actionneur (16) agissant sur l'organe statique (24) pour provoquer le serrage des deux organes statique (24) et mobile (12) lorsqu'il est commandé d'une position de repos vers une position active par le conducteur du véhicule, et un dispositif de frein de stationnement qui provoque un serrage continu des organes statique (24) et mobile (12), en dehors de toute action continue du conducteur, pour immobiliser le véhicule en stationnement, caractérisé en ce que le dispositif de frein de stationnement comporte un moyen commandé (22) de blocage mécanique des deux organes statique (24) et mobile (12) en position de serrage, et en ce que la mise en oeuvre du frein de stationnement comporte les étapes successives consistant à commander l'actionneur (16) du frein de service pour provoquer le serrage des deux organes (24, 12), puis à solliciter le moyen de blocage (22) vers une position active pour maintenir les deux organes (24, 12) en position de serrage.
2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que la mise en service du frein de stationnement comporte l'étape ultérieure de commander l'actionneur (16) du frein de service vers sa position de repos lorsque le moyen de blocage (22) est en position active.
3. Dispositif selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que l'actionneur (16) agit sur l'organe statique (24) par l'intermédiaire d'un organe de transmission (20), et en ce que le moyen de blocage (22) du frein de stationnement agit sur l'organe de transmission (20).
4. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le moyen de blocage (22) reste en position active sans apport d'énergie.
5. Dispositif selon la revendication 4, caractérisé en

ce que l'organe de blocage (22) est mobile selon une direction sensiblement perpendiculaire au déplacement de l'actionneur (16) entre sa position de repos et sa position active.

- 5
6. Dispositif selon la revendication 5, caractérisé en ce que l'actionneur (16) agit sur un levier qui est articulé autour d'un axe (A2) et qui commande un mécanisme de serrage des deux organes (24, 12), et en ce que le moyen de blocage comporte un doigt (22) qui se déplace vers sa position active selon une direction parallèle à l'axe d'articulation (A2) du levier (20) pour bloquer celui-ci dans une position dans laquelle il assure le serrage des deux organes statique (24) et mobile (12) du dispositif de freinage.
- 10
- 15
7. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'actionneur (16) est réalisé sous la forme d'un vérin à pression de fluide qui est alimenté en fluide sous pression par deux circuits dont un premier est commandé par le conducteur au moyen d'une pédale de frein, et dont un second est commandé par un distributeur (36) actionné par le conducteur.
- 20
- 25
8. Dispositif selon la revendication 7, caractérisé en ce que le moyen de blocage (22) est porté par un piston (43) d'un second vérin à pression de fluide (25).
- 30
9. Dispositif selon la revendication 8, caractérisé en ce qu'il comporte un distributeur pilote (36) à quatre orifices et à quatre positions, en ce que les quatre orifices du distributeur (36) sont reliés respectivement à une source de fluide sous pression (45), à une évacuation de fluide (46), à l'actionneur (16) et à un circuit de commande (40) de l'alimentation du moyen de blocage (22), et en ce que les quatre positions du distributeur (36) correspondent aux étapes de mise en oeuvre du frein de stationnement.
- 35
- 40
10. Dispositif selon la revendication 9, caractérisé en ce que le circuit de commande (40) de l'alimentation du vérin (25) du moyen de blocage (22) comporte un distributeur relais (52) qui est commandé par le distributeur pilote (36) et qui commande l'alimentation du vérin (25).
- 45
- 50
11. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisé en ce qu'il comporte une centrale électronique de commande de l'actionneur (16) et du moyen de blocage (22).

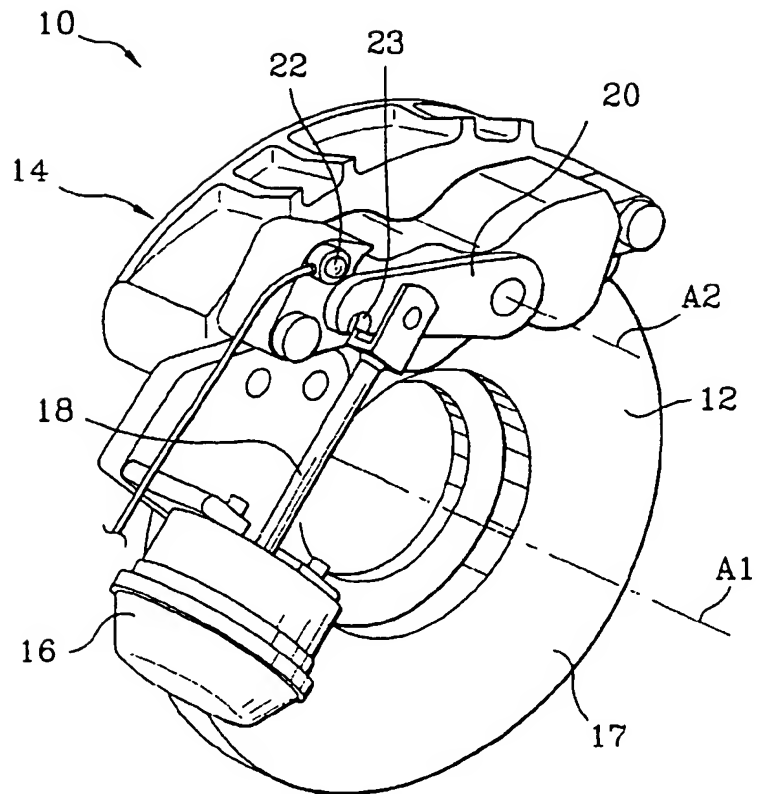


FIG.1

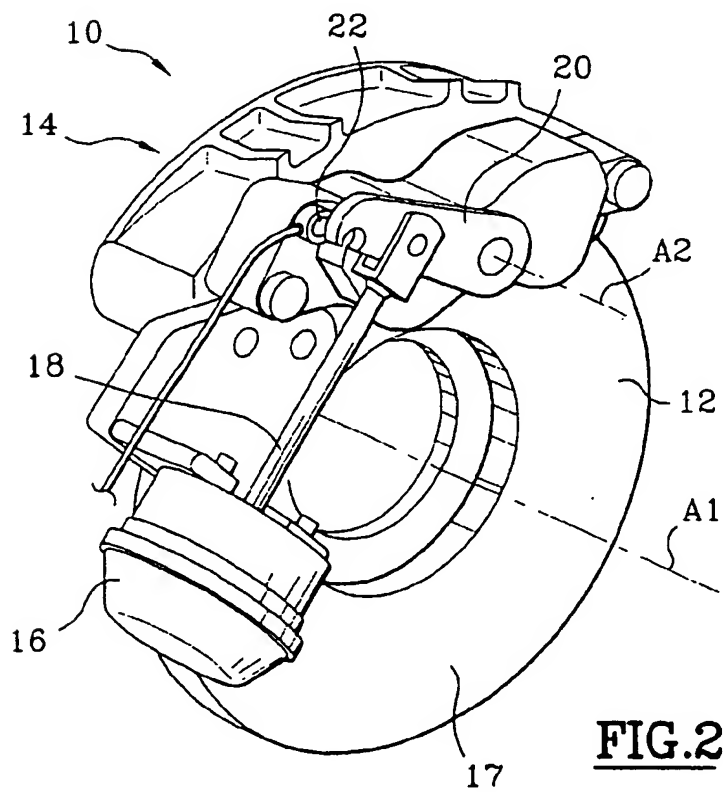


FIG.2

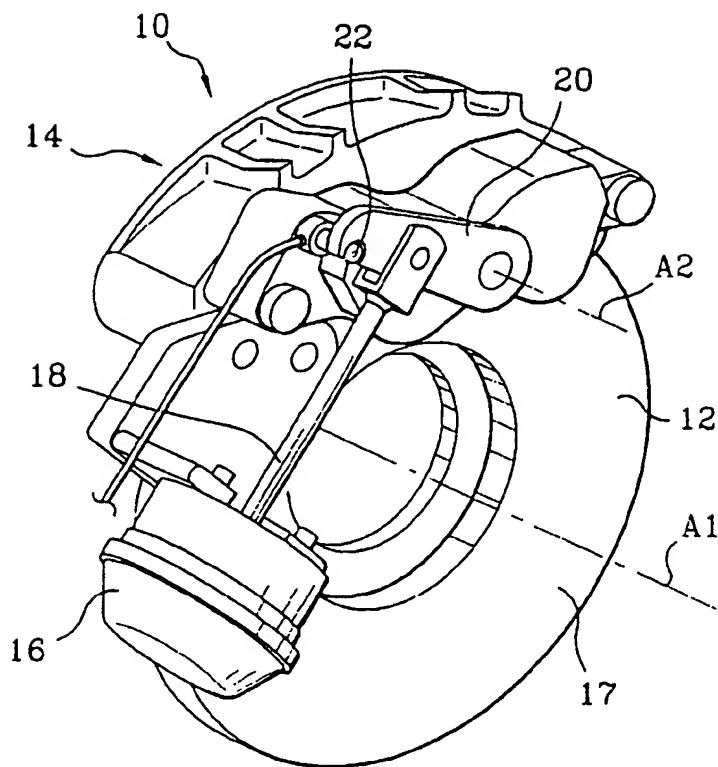


FIG. 3

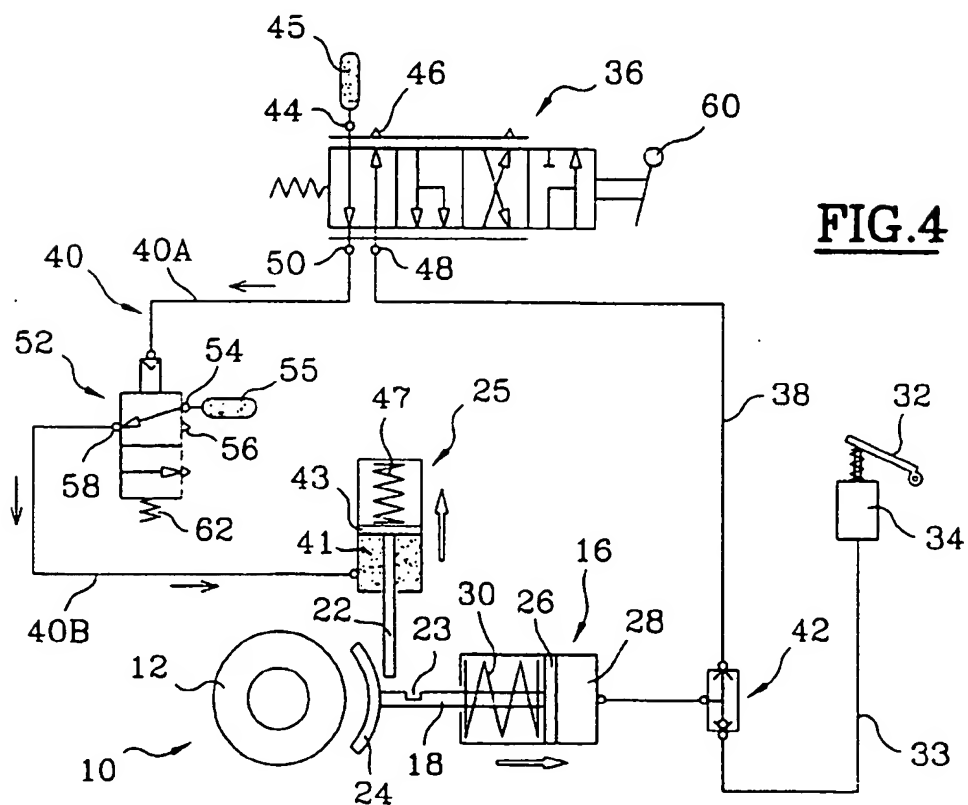
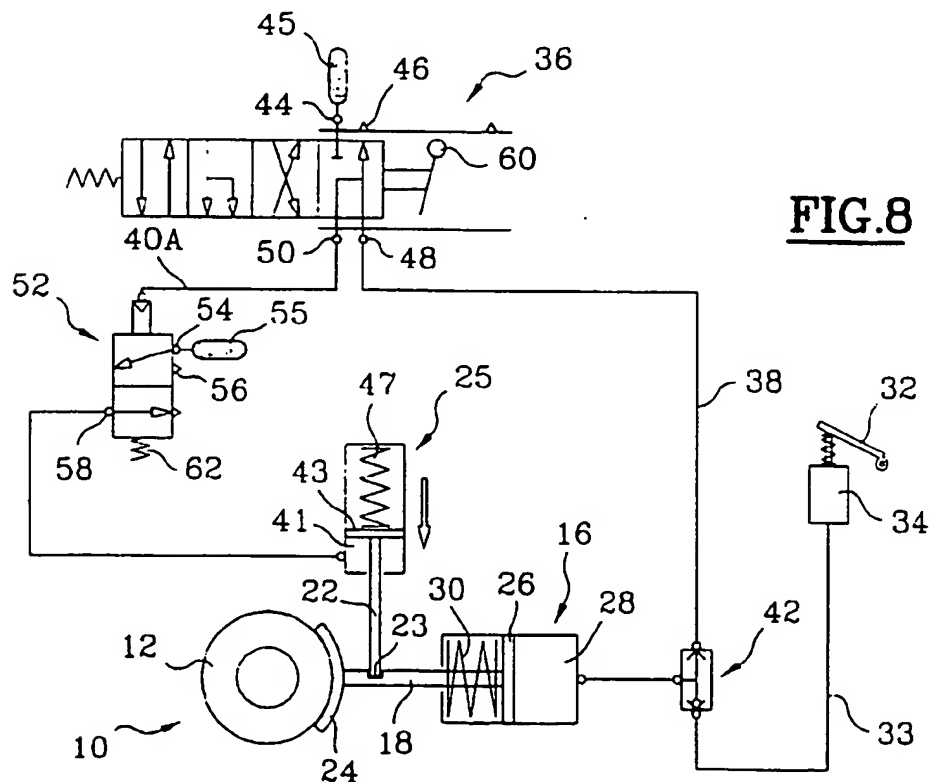
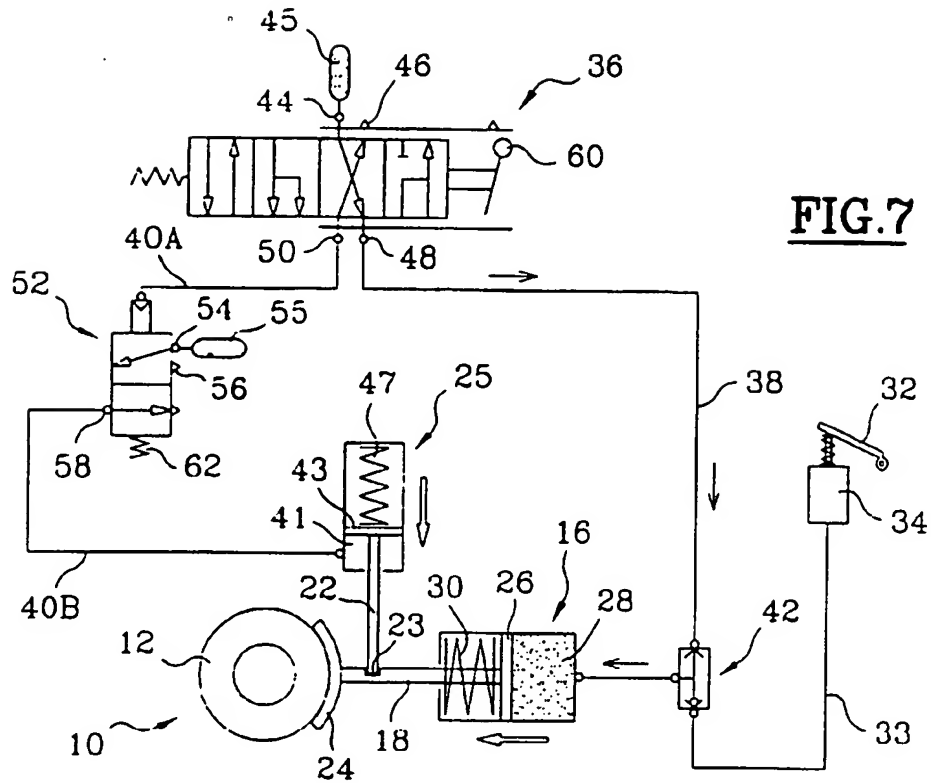


FIG. 4





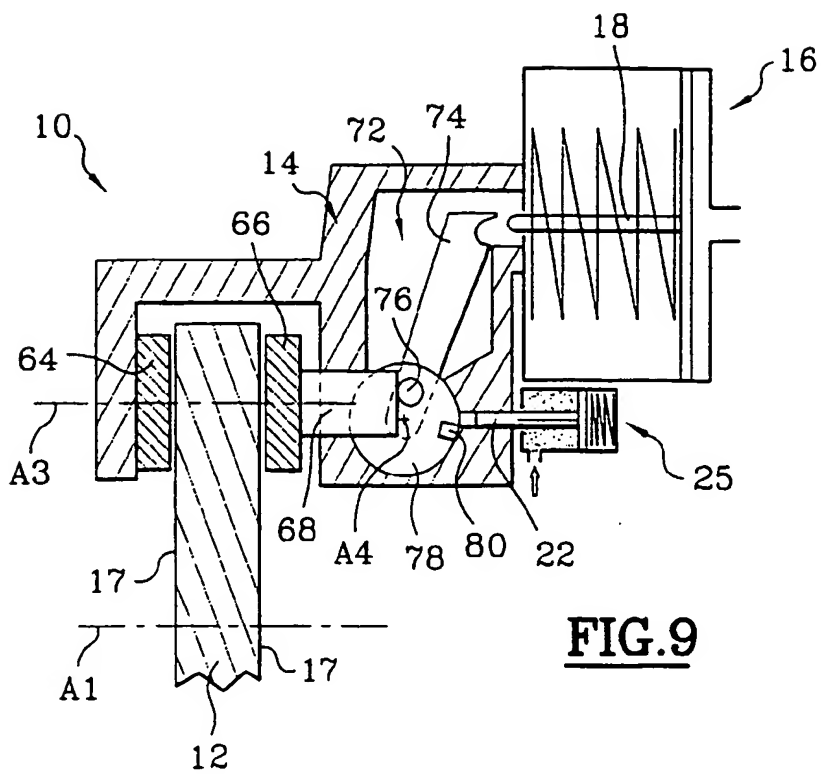


FIG.9

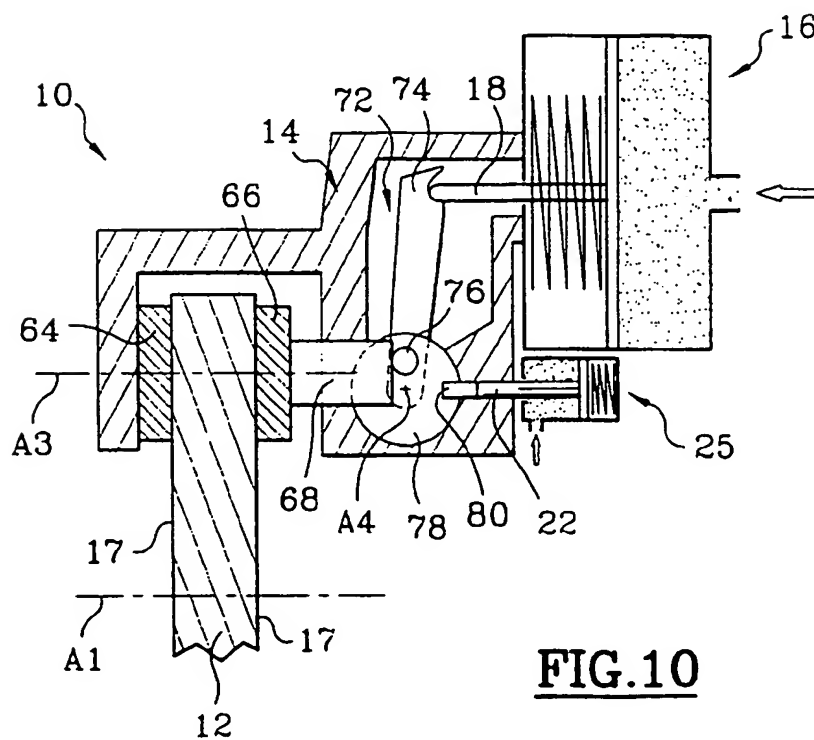


FIG.10

FIG. 11



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 98 40 1591

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
X	DE 37 32 303 A (ALFRED TEVES GMBH) 13 avril 1989 * colonne 7, ligne 55 - colonne 9, ligne 10; figures 1-3 *	1,2,4,5	B60T17/16
A	US 5 048 656 A (EUGENE R. BRAUN) 17 septembre 1991 * colonne 2, ligne 23 - colonne 5, ligne 10; figures 1.2 *	1-6,11	
A	US 4 007 815 A (LEON R. ACRE) 15 février 1977 * colonne 3, ligne 53 - colonne 6, ligne 2; figures 1-3 *	1,3-5	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			B60T B60R
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 7 octobre 1998	Examineur Harteveld, C
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document réévalué</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 1603 03/92 (Pu-Cu2)